

## LA ECLOSIÓN DE LOS CAMPINGS EN LA ESPAÑA FRANQUISTA: EL CASO DE LA “PLAYA DE BARCELONA”

**Manel Guàrdia**

Universitat Politècnica de Catalunya (UPC)  
manel.guardia@upc.edu

**Maribel Rosselló**

Universitat Politècnica de Catalunya (UPC)  
maribel.rossello@upc.edu

Recibido: 14 de febrero de 2020; Revisado: 12 de marzo de 2020; Aceptado: 12 de abril de 2020

**La eclosión de los campings en la España franquista: el caso de la “Playa de Barcelona” (Resumen).** Aunque tanto el turismo como la práctica del camping tienen sus propios antecedentes, la irrupción del turismo de masas en España, y en concreto la práctica del camping, condujo durante los años cincuenta a una situación nueva e inesperada que exigió una rápida adaptación. La transformación del litoral próximo a Barcelona es una buena muestra de ello. Algunas iniciativas circunstanciales ilustran bien el rápido proceso de creación de los primeros establecimientos de acampada. Muestran como cambiaron las expectativas, de urbanizaciones de segunda residencia de los años 1940 a la eclosión en los años 1950 de campings que ocuparon la costa y definieron la zona durante décadas.  
**Palabras clave:** turismo, campings, siglo XX, Barcelona, años cincuenta

**The emergence of campsites in francoist Spain: the case of “Barcelona’s Beach” (Abstract).** Although both tourism and camping have their own history, the emergence of mass tourism in Spain during the 1950s led to a new and unexpected scenario that required rapid adaptation. The transformation of the coastline next to Barcelona is a good example of such an adaptation. Several circumstantial initiatives are illustrative of this rapid and unforeseen reaction. They show how expectations changed between the mid-1940s and the mid-1950s, and how a surprising set of circumstances came together the hatching of campsites that occupied the coast and defined the area for decades.

**Keywords:** tourism, campsites, 20th century, Barcelona, 1950s

La irrupción de los campings turísticos en la llamada “playa de Barcelona” (la costa de Viladecans, Gavà y Castelldefels) a finales de los años cincuenta determina la configuración de esta zona de manera diferenciada respecto a otros entornos turísticos y construye un imaginario de modernidad que la caracterizó durante casi cuatro décadas. Constituye uno de los referentes de éxito turístico de la España franquista después de la inflexión económica y política de mediados de los cincuenta.

Un imaginario vinculado a la idea de modernidad que implican las grandes vías rodadas, el coche como paradigma de movilidad, unos equipamientos turísticos populares y modernos vinculados a las playas, al sol y a una nueva cultura del ocio y del cuerpo que rompía con el marco nacional-católico imperante. La construcción de la entonces llamada autopista de Castelldefels que hacía accesibles unas playas (principalmente las de Gavà i Viladecans) alejadas de los núcleos respectivos, con humedales y sin urbanizar, dio el impulso a un conjunto de nuevos equipamientos turísticos e instalaciones de ocio en esta franja litoral.

Entender cómo se genera esta transformación, cuáles son las razones que conducen a lo que hemos denominado eclosión de los campings en la “playa de Barcelona” es el objeto de la investigación que motiva este artículo, que se aborda en cuatro niveles que determinan la estructura del artículo. En primer lugar, estudiamos el origen y el impacto del turismo de masas en los años cincuenta para contextualizar el momento. Cómo la España franquista, no sin reticencias, se va adaptando a la llegada masiva de turistas europeos resultante de la generalización en Europa de las vacaciones pagadas y de la demanda de viajes económicos orientados fundamentalmente a las localidades de sol y playa.

En segundo lugar, analizamos la eclosión del camping turístico en España a finales de los cincuenta. Esta práctica que nace a inicios del siglo XX vinculada al excursionismo y difundida por el movimiento *Scout*, con la generalización de las vacaciones pagadas y la popularización del vehículo privado se convierte en una nueva manera económica y autónoma de viajar, que pasa de minoritaria a opción cada vez más masiva. En un tiempo de escasas instalaciones hoteleras a buen precio en España, los campings fáciles de construir sin grandes inversiones respondían a las nuevas necesidades económicas de los turistas y gozaron de una súbita e inesperada difusión.

En tercer lugar, abordamos de manera específica la costa del Baix Llobregat, la costa de los pueblos de Viladecans, Gavà i Castelldefels, la llamada por algunos “playa de Barcelona”. Una zona que tiene especial relevancia por varios motivos que la hacen singular y un caso de gran interés. Por un lado, porque desde finales de los años veinte y especialmente en los treinta diversas propuestas entre ellas la de la vanguardia arquitectónica entorno al GATCPAC (Grup d’Arquitectes i Tècnics Catalans per al Progrés de l’Arquitectura Contemporània) ya la definen como la zona ideal de ocio y descanso de las clases populares o bien las propuestas desde la administración de entonces que la configuran como espacios verdes del *Regional Planning*. Por otro lado, porque el proyecto de la llamada “autopista de Castelldefels” es

un elemento fundamental para entender las expectativas y evolución de la zona y la constitución de la misma en imaginario de modernidad. Finalmente es importante destacar la incidencia fundamental de la aprobación del Plan Comarcal de 1953 que impacta de manera directa y decisiva en la zona, y resulta clave para entender la eclosión en ella de los campings turísticos.

En cuarto y último lugar, hemos centrado nuestra investigación y estudio en un caso concreto especialmente representativo de la evolución de la zona y de cómo emerge, de manera totalmente circunstancial, la actividad turística de los campings para convertirse en poco tiempo en actividad central. Nos referimos a las actividades vinculadas a una filial de la Sociedad General de Aguas de Barcelona. Al ser contrariadas por el Plan Comarcal las expectativas de construir de urbanizaciones residenciales surgidas del proyecto de autopista de Castelldefels llevaron, como alternativa, a apostar por la gestión de campings como actividad central. Unas instalaciones que juntamente con otras promovidas por otras sociedades y entornos determinarían la transformación radical del litoral barcelonés.

Para llevar a cabo este estudio hemos trabajado a partir de diferentes fuentes documentales. En primer lugar, la comprensión de la transformación territorial la hemos podido detallar a partir de los proyectos vinculados a los planes parciales derivados del Plan Comarcal de 1953 guardados en los Archivos municipales de Gavà y Viladecans. Además, un documento fundamental para la comprensión de la transformación del territorio es el proyecto de la denominada Autopista de Castelldefels de 1943 guardado en el Arxiu Nacional de Catalunya.

En segundo lugar, el conocimiento de los diferentes procesos de urbanización previstos desde inicios de los cuarenta los hemos podido concretar a partir de la documentación guardada en el Archivo de la Fundación AGBAR que recoge de manera específica diferentes iniciativas promovidas por la Sociedad General de Aguas de Barcelona (SGAB) propietaria entonces de numerosos terrenos en la zona, además hemos contado con los expedientes específicos guardados en el Archivo de Gavà y Viladecans.

En tercer lugar, hemos trabajado con los proyectos específicos de los primeros campings de la zona guardados en los dos archivos municipales referidos. A través de los documentos del Archivo de la Fundación AGBAR, hemos podido conocer de manera muy detallada las promociones impulsadas por la SGAB, sus características físicas y las vicisitudes de todo el proceso. Una documentación complementada con la guardada en el archivo municipal de L'Escala. También hemos trabajado con los fondos específicos de los arquitectos Ramon Tort y Francesc Mitjans del Arxiu Històric del COAC (Colegio Arquitectos de Catalunya).

Finalmente, hemos explorado la hemeroteca de La Vanguardia para captar los ecos de la opinión publicada del momento. Un reflejo de como se vivía de manera directa por una parte de la sociedad catalana el proceso de irrupción del turismo, la práctica del camping y la transformación de la costa más cercana a Barcelona.

## Hacia el turismo de masas: la inflexión de la España franquista

La súbita irrupción del turismo de masas en la España de los años cincuenta no es algo totalmente nuevo e inesperado. Es en realidad el resultado del ascenso sostenido del turismo desde las primeras décadas del siglo, con el paso de un turismo esencialmente minoritario, solo asequible a las clases más acomodadas, a volúmenes crecientes de viajeros gracias a las mejoras de las condiciones económicas, de los medios de transporte y de las infraestructuras hoteleras. Un fenómeno que pronto se percibió como una fuente de recursos a tener en consideración. La ciudad de Barcelona fue pionera y, en abril de 1906, una reunión convocada por la Alcaldía ya proponía fomentar la concurrencia de forasteros y turistas. Se trataba del primer paso en la creación de la Sociedad de Atracción de Forasteros que se constituyó en 1908 y funcionó hasta 1939. Inspirada en los *syndicats d'initiatives* franceses, quería incorporar la ciudad en los circuitos turísticos de moda para atraer un turismo básicamente urbano de viajeros acomodados que se desplazaban en ferrocarril o en barco. Dos décadas más tarde, la irrupción del automóvil fue imponiendo nuevas flujos y nuevas necesidades, de modo que a partir de los años 20 el crecimiento del turismo se aceleró y adquirió un alcance social y económico todavía más considerable. Los toques de atención a favor de la promoción del turismo son recurrentes durante aquellos años y son el reflejo de la rápida ampliación del fenómeno. Por ejemplo, en agosto de 1924, un artículo de Mariano Rubió presidente de la Sociedad de Atracción de Forasteros insistía en la urgencia de mejorar algunas carreteras para favorecer el turismo en España<sup>1</sup>.

En aquellos tiempos los destinos de playa más visitados eran todavía las costas del País Vasco y de Cantabria. Pero fue justamente durante esta década cuando se dio una inflexión en la práctica ya consolidada de los baños de mar, y también cuando se empezó a utilizar el término Costa Brava, y adquirieron protagonismo Tossa de Mar y S'Agaró<sup>2</sup>. Eran destinos todavía minoritarios, pero que marcan una tendencia que no dejará de ampliarse. En este proceso de crecimiento será decisivo el progresivo acceso de nuevas capas sociales al privilegio de las vacaciones, y fundamental la introducción de las vacaciones anuales pagadas. Una innovación social que en Francia se votó por primera vez en 1931, aunque fue rechazada por el senado, pero que en junio de 1936 fue nuevamente debatida y ampliamente aprobada por la Asamblea y el Senado. Marcaba el camino que iban a seguir otros países. De hecho, el mismo mes de junio de 1936, en la Conferencia Internacional del Trabajo celebrada en Ginebra, fue aprobado el proyecto de vacaciones anuales pagadas con un mínimo de seis días<sup>3</sup>. Aunque el representante español se mostró favorable al proyecto, las circunstancias iban a cambiar dramática y radicalmente en pocos días. El estallido de la Guerra Civil no permitió que se sintieran los efectos de la generali-

---

1 Pack, 2009

2 Pack, 2009

3 *La Vanguardia*, viernes 12 de junio de 1936, p. 5; jueves 18 de junio de 1936, p. 27; miércoles 24 de junio de 1936, p. 30

zación de las vacaciones pagadas en distintos países europeos, de modo que durante los años treinta el número de visitantes que España recibía, unos 200.000 anuales, muy por debajo de los que recibían otros países europeos. Italia por ejemplo llegó a recibir 3,9 millones anuales, y Alemania, Suiza, Austria o Francia entre uno y dos millones. Después de la gran interrupción provocada por la contienda civil (1936-1939) y la Segunda Guerra Mundial (1940-1945), las duras condiciones económicas en España y en Europa no fueron para nada favorables al restablecimiento de un flujo turístico regular.

En Europa, sin embargo, la aprobación del Plan Marshall (1947) permitió el inicio de una rápida recuperación económica que no tardó en reactivar el turismo. Los inicios de los años 1950 significaron un auténtico boom del turismo en Europa, y la plena conciencia de que se trataba de un área de negocio que procuraba exportaciones invisibles esenciales para equilibrar las cuentas con el resto del mundo. Los distintos países europeos trataban de controlar los flujos de salida de divisas y establecían acuerdos bilaterales. Pero en España, durante los primeros años del régimen franquista, el turismo se entendió más como una herramienta política y de propaganda que como un recurso económico. Aunque algunos sectores del régimen franquista eran perfectamente conscientes del interés económico del sector, otros muy influyentes seguían viendo la libre entrada de turistas como un gran peligro que era necesario controlar en un entorno europeo que percibían como hostil. Los requisitos impuestos al cambio de moneda, la necesidad de llevar una cantidad mínima de dinero por día, el control obligado de las agencias españolas y la aversión ideológica no facilitaban acuerdos bilaterales favorables. Una buena muestra de esta aversión es la advertencia de un artículo de prensa de 1949 sobre "los que vienen no por curiosidad y amor, sino con odio". A pesar de esta gran desconfianza en un período de fuerte represión y miseria, poco a poco, gracias a la coyuntura derivada de la Guerra Fría, el franquismo empezó a normalizar las relaciones económicas y diplomáticas con los países occidentales.

A principios de 1948 se habían eliminado las principales barreras que impedían el turismo británico y se reabrió la frontera francesa. En mayo de 1948 se firmaron los acuerdos comerciales con Francia y el Reino Unido. A finales del mismo año, España abrió la puerta al viaje libre del control de las agencias españolas, las condiciones de cambio de moneda mejoraron un tanto, y en mayo de 1949 se suprimió la necesidad de llevar la cantidad mínima diaria. La prensa destacaba en noviembre de 1950 que habían visitado nuestro país 300.000 turistas y se esperaba que a finales de año la cifra llegaría al medio millón. Por otra parte, entre 1951 y 1952 disminuyó la desorganización inicial de las fronteras, y a partir de estos años la entrada de viajeros empezó a superar con claridad las cantidades anteriores a la guerra. El gradual reconocimiento diplomático y el restablecimiento de relaciones culminó con los acuerdos con Estados Unidos y el Vaticano en 1953, y la entrada en las Naciones Unidas el 1955. Si a esto añadimos los créditos concedidos por diversas instituciones de los Estados Unidos queda claro hasta qué punto estos años pusieron las bases de



una reorientación política y de una nueva fase de recuperación económica después del largo estancamiento de la inmediata postguerra. No deja de ser significativa la creación del Ministerio de Información y Turismo en la reforma del Gobierno de julio de 1951<sup>4</sup>. La prensa se hacía eco del fenómeno y enumeraba los atractivos que ofrecía el país. El fundamental era el de los bajos precios, pero también los servicios de hotel, la diversidad climática y, finalmente, la historia, los monumentos y la cultura. Curiosamente no se mencionaban las playas llamadas a convertirse en el gran reclamo de los años siguientes, cuando la irrupción del nuevo fenómeno del turismo de masas y la nueva cultura del consumo iba a desbordar totalmente el modelo de ordenación del reposo de las clases obreras que se había planteado en la década de 1930 y de su pálida réplica en las “ciudades sindicales de educación y descanso” de la postguerra<sup>5</sup>.

En efecto, el aumento de turistas comportaba también un cambio en el perfil de los viajeros, en sus preferencias y en consecuencia en sus itinerarios. El boom del turismo europeo incorporaba capas cada vez más modestas de la población y los principales atractivos de nuestro país eran fundamentalmente el bajo coste de la vida y las playas, un hecho que ya habían advertido algunos artículos de los años 1930. La popularización del automóvil impulsó un cambio importante.

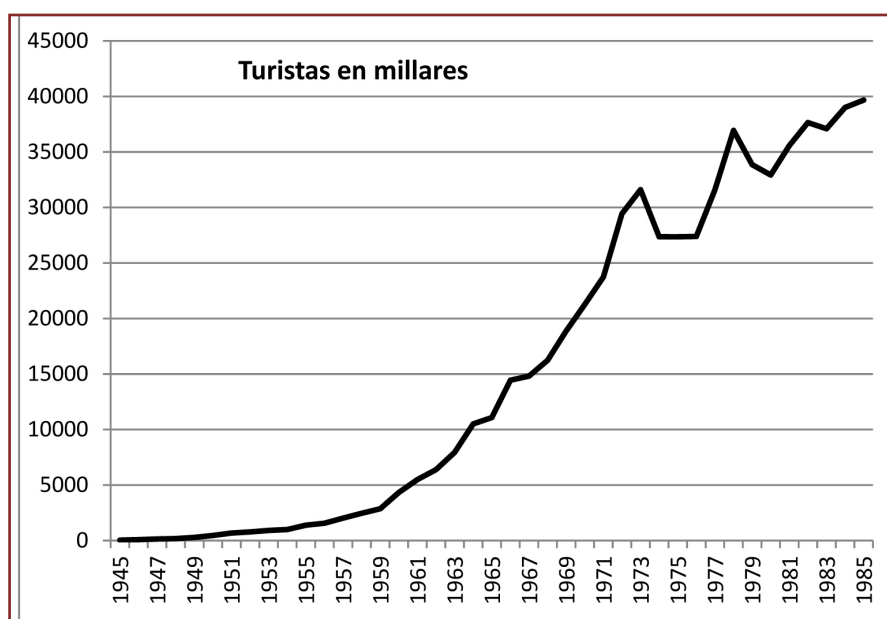


Figura 1. Número de turistas (en millones) entre 1945 y 1985.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Barciela, Carreras, Tafunell, 2005

Entre 1950 y 1955 la entrada de turistas en vehículo propio aún no llegaba al 50%, pero a partir de 1955, en solo cinco años, se disparó casi al 70%. Una proporción cada vez más reducida de estos turistas precisaba de la intervención de agencias españolas. Pero la escasez de infraestructuras hoteleras de precios moderados,

4 *La Vanguardia*, 20 de julio de 1951, p. 3

5 *La Vanguardia*, 17 de marzo de 1949, p. 7; 24 de junio de 1949, p. 3, “Turistas y viajeros”; sábado 18 de noviembre de 1950, p. 5.169; Carcelén, 2016

especialmente en las zonas de playa, planteaba un problema ante el aumento de los nuevos visitantes de itinerarios más libres y modestos. Es en este contexto en el que emerge el nuevo fenómeno de los campings turísticos.

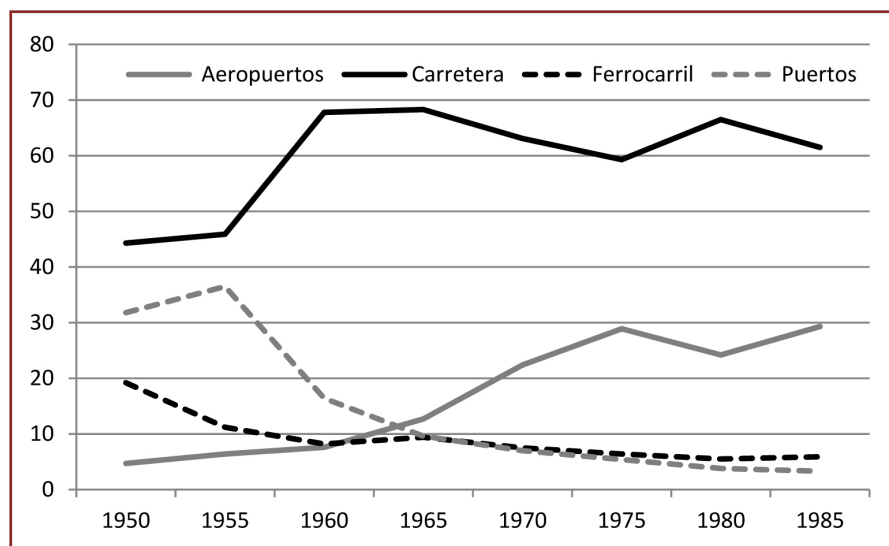


Figura 2. Vía de entrada de los turistas extranjeros entre 1950 y 1985 en porcentajes.

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Vallejo, 2002

## La insospechada eclosión de los campings turísticos

Aunque la práctica del camping tenía sus antecedentes en las primeras décadas de siglo, no hay duda que durante los años 1950 las nuevas circunstancias del turismo de masas y la popularización del automóvil le dieron un vuelo totalmente nuevo. En efecto, en 1901 se habían fundado en Inglaterra las primeras asociaciones de camping, algunas vinculadas al excursionismo en bicicleta, que se asociaron a los primeros lugares de acampada. Desde entonces la práctica del camping estuvo estrechamente vinculada a la creciente popularización del excursionismo, que de una práctica elitista se extendió con rapidez a otros estratos sociales. La rápida expansión del Movimiento Scout desde las primeras décadas del siglo XX contribuyó a un impulso que se internacionalizó rápidamente. En Francia, por ejemplo, el primer club de camping es de 1910 y la afición se extendió rápidamente hasta el punto que el 1932 se creó la Federación Internacional de Camping Clubs.

Para medir la incidencia en nuestro país es útil reseguir el número de ocasiones en el que la palabra camping aparece en el periódico *La Vanguardia*<sup>6</sup>. Las primeras menciones aparecen ya en los años 1920 como noticias curiosas y muestran el estrecho vínculo entre la nueva práctica, el excursionismo y la incipiente motorización. Por ejemplo, la noticia de 6 de febrero de 1924 sobre una excursión colectiva organizada por el Real Moto Club de Cataluña a un 'pintoresco paraje' próximo a

<sup>6</sup> Periódico de referencia para entender estos años.

Terrassa donde los asociados confraternizaron en amigable ‘camping’<sup>7</sup>. El 1927 se hacen diversas conferencias y se menciona un concurso de camping vinculado al excursionismo. En 1928 se publica una nota alusiva a una reunión de entidades excursionistas celebrada para tratar de “los proyectados actos de camaradería hacia los socios del Camping Club of Great Britain-Ireland”, y también se plantea la ‘probable’ celebración del II Concurso de Camping organizado por el Centre Excursionista de Terrassa. Pero es fundamentalmente en los años 1930 cuando el número de menciones empieza a ser significativo.

Después de la abrupta interrupción provocada por la Guerra Civil Española, la Segunda Guerra Mundial y la inmediata postguerra, no será hasta principios de los años 1950 cuando podemos apreciar el rápido y sostenido ascenso del uso de la palabra. Es especialmente significativa la densidad de noticias en 1951. Hacen referencia a los campings clubs, a un curso de acampada organizado por la sección de camping del Centre Excursionista de Catalunya o al proyecto de inauguración de los primeros terrenos fijos de acampada, en definitiva, actividades estrechamente vinculadas al excursionismo. En agosto, con motivo de la visita de los organizadores del XIIº Rally Internacional de Camping a Barcelona, se destaca el rango y consideración adquirido por el Camping Club de Barcelona entre entidades similares extranjeras. Finalmente, en diciembre del mismo año 1951, en una reunión de técnicos urbanistas, el arquitecto de la Diputación Manuel Baldrich defendía la necesidad de definir un sistema de parques regionales, la reserva de zonas naturales de interés y la habilitación de áreas de camping<sup>8</sup>.

A partir de estas fechas crecen las noticias sobre la regulación de esta práctica. En octubre de 1953 se explica que se está estudiando editar un mapa turístico de Asturias que facilite las estancias cada vez más abundantes en aquellos parajes más visitados, y que marque los terrenos más adecuados para ser utilizados “como campamentos para los extranjeros y turistas nacionales que vengan provistos de remolques en sus automóviles”. Se crea también la Federación Nacional de Camping. La reglamentación oficial del camping se prepara el 1953, y entra en vigor a partir de enero de 1954. Obligaba a llevar una licencia nacional de camping y exigía a los extranjeros la licencia internacional de la Federación Internacional de Clubs de Camping o el pasaporte deportivo de la Alianza Internacional de Turismo. Organismos internacionales en los que España ingresa el febrero de este mismo año<sup>9</sup>. El

---

7 *La Vanguardia*, miércoles 6 de febrero de 1924, p. 7

8 *La Vanguardia*, jueves 6 de septiembre de 1951, p. 3

9 *La Vanguardia*, martes 3 de noviembre de 1953, p. 21. “A partir del 1 de enero de 1954 entrará en vigor la nueva Reglamentación Oficial del Camping”. Obligaba a disponer de una licencia nacional de camping. Sábado 19 de diciembre de 1953, p. 29, “Montañismo: Cuantas personas –nacionales o extranjeras– practiquen el ‘camping’ en España habrán de regirse por esta reglamentación que establece, con carácter obligatorio para los españoles, la licencia nacional de ‘camping’ y para los extranjeros exige la licencia internacional de la FICC o el pasaporte deportivo de la Alianza Internacional de Turismo”. Miércoles 17 de febrero de 1954, p. 18, “España ingresa en el organismo internacional de ‘camping’”.



problema esencial era ordenar y resolver los problemas higiénicos y ambientales que planteaba esta práctica cada vez menos minoritaria.

Aunque el régimen franquista intentaba canalizar e instrumentalizar la "sana práctica del camping" propia del excursionismo a través de sus organizaciones, como la Obra Sindical de Educación y Descanso o la Organización Juvenil Española, su expansión facilitada por el crecimiento de la motorización desbordaba estos marcos oficiales y los del excursionismo, y se hizo necesaria regularla mediante una nueva reglamentación para dignificarla y controlarla.

Preocupaba principalmente el turismo que venía de fuera de las fronteras, que en aquellas fechas aún se consideraba que visitaba mayoritariamente las ciudades, cuando justamente se estaba ya imponiendo el turismo de playa que levantaba graves reparos de orden moral. Era visto como socialmente poco distinguido y, lo que era más grave, como abiertamente indecoroso. Un artículo titulado "Gamberrismo internacional" de Rafael Sánchez Mazas muestra con claridad este rechazo frontal hacia este nuevo turismo popular, y ataca el camping como la expresión evidente de la degradación del turismo<sup>10</sup>. Otros artículos, como el titulado "Los gitanos, geniales precursores del 'camping'", plantea ideas no tan distantes, aunque desde una aproximación más irónica e inquisitiva. Como respuesta ante la perplejidad de los nuevos turistas que optan por malvivir durante sus vacaciones se pregunta si no se trata de un paréntesis de rebeldía contra los convencionalismos cotidianos<sup>11</sup>.

Aunque las noticias sobre la reglamentación de esta práctica se seguían inscribiendo dentro del ámbito del montañismo, las noticias dan fe de una mutación en el carácter del fenómeno y también de su percepción. Reflejo de la aceleración sorprendente de este turismo barato, cada vez más playero, que desbordaba todas las expectativas. Durante los años 1953 y 1954 va resultando cada vez más clara esta metamorfosis. Cuando en abril de 1954 se anunciaba la creación de la red nacional de terrenos oficiales de campings la distribución seguía "las rutas turísticas ya tradicionales", pero también "acoplando igualmente aquellos lugares rústicos de interés...". Cada vez era mayor la atracción de la costa, hasta el punto que pocos meses después, en el mes de junio, una nota del Comité Español de Campings tenía que aclarar que quedaba prohibido acampar en las playas<sup>12</sup>. El atractivo de las playas motivó que en julio del mismo año Educación y Descanso, dependiente de la

---

10 *La Vanguardia*, martes 25 de septiembre de 1951, p. 4, transcribe el artículo de Rafael Sánchez Mazas "Gamberrismo internacional" el que considera la práctica del camping como una expresión del "espíritu despectivo, cerril y ofensivo de las más distintas razas" que ha venido a desvestir y maleducar a las multitudes viajeras (...) no en España solamente: en el mundo entero".

11 *La Vanguardia*, miércoles 27 de agosto de 1952, p. 4

12 *La Vanguardia*, domingo 4 de abril de 1954, p. 29, "Se crea la red nacional de terrenos oficiales de 'camping' que se distribuirán de acuerdo con las rutas turísticas ya tradicionales y acoplando igualmente aquellos otros lugares rústicos de interés... resolver los problemas higiénicos". / *La Vanguardia*, lunes 20 de junio de 1954, p. 31: relación de campamentos autorizados. / *La Vanguardia*, sábado 26 de junio de 1954, p. 18, "Nota el Comité Español de 'campings': Queda prohibido el 'camping' en las playas. En defensa de los elementales principios de higiene, orden y limpieza que en beneficio del bien común deben imperar en todo lugar de uso público, ha sido prohibido el 'camping' en las playas de la zona marítimo-terrestre por la Comandancia Militar de Marina y Jefatura de Obras

Organización Sindical Española inaugurara en Pineda de Mar unos terrenos para la práctica del camping destinados a aquellos que “no pueden abordar los precios que rigen en los establecimientos hoteleros”<sup>13</sup>.

El camping *La Fosca* que había iniciado su actividad en verano de 1953 fue el primero en registrarse oficialmente y el atractivo de la Costa Brava la convirtió en espacio privilegiado para esta nueva práctica. El verano de 1954 parece ser un momento clave en la eclosión del camping en la costa catalana, como comenta en agosto un artículo de *La Vanguardia*:

“Bagur es lo más bello en esa cadena de albergues que se extienden en la vera del mar desde Barcelona, y que este año han registrado una inusitada afluencia. A lo largo de la carretera el espectáculo es sugestivo. A un ‘camping’ sucede otro, y por todas partes, junto a las olas, hacia la montaña, se extiende el panorama de las tiendas de acampada. Toda Cataluña se ha volcado por los pinares marítimos y la vida se ha hecho particularmente intensa en localidades en que hace pocos años, era el vivir de tono familiar y recogido”<sup>14</sup>.

En aquel mismo año la Diputación de Gerona había acordado adquirir en propiedad terrenos en la Costa Brava que reunieran las condiciones para la instalación de campings<sup>15</sup>. Un año después, en agosto de 1955, se había ya empezado a crear la red provincial de terrenos de acampada desde Blanes a Portbou. En total se estaban preparando 14 terrenos de camping que quedaban clasificados en tres categorías. Instalaciones que debían facilitar “el veraneo de las clases modestas” y “el contacto de la juventud española con los deportistas extranjeros que vengan a pasar unos días en la Costa Brava”<sup>16</sup>.

La necesidad cada vez más imperiosa de reglamentar la libre acampada fue abordada finalmente por el Ministerio de Información y Turismo mediante el Decreto de 14 de diciembre de 1956. Explicaba como factores que habían favorecido la práctica del camping, la incorporación de grandes sectores sociales al movimiento turístico, la proliferación de medios particulares de transporte y las condiciones de vida de las grandes ciudades. Destacaba sus aspectos positivos, como modalidad

---

Públicas, concretándose tal prohibición a pernoctar en tiendas de campaña en las zonas de arena de las playas, ni tampoco en el resto de la zona marítimo-terrestre fuera de la arena de la playa...”.

13 *La Vanguardia*, domingo 18 de julio de 1954, p. 23. “Se han inaugurado en Pineda de Mar... unos terrenos destinados a la práctica del ‘camping’ por los productores barceloneses (...) ‘Educación y Descanso’ se ha ganado una vez más la gratitud de un buen puñado de ciudadanos con la ejecución de esta obra, a la que se ha dotado de todas las instalaciones necesarias para que la vida resulte grata y fácil... servicios de cocina, comedor, duchas y material... El nuevo terreno de ‘camping’ está situado en uno de los parajes más agradables de la Costa Brava que se pone así al alcance de quienes no pueden abordar los precios que rigen en los establecimientos hoteleros”.

14 *La Vanguardia*, sábado 14 de agosto de 1954, p. 13

15 *La Vanguardia*, martes 27 de julio de 1954, p. 23, “En consideración a la creciente atracción que para el turismo internacional ejerce nuestra incomparable Costa Brava, así como la necesidad imperiosa de reglamentar la hasta la fecha libre acampada de los turistas que no acuden a la insuficiente red hotelera, necesidad impuesta por la autoridad gubernativa... acuerdo de adquirir en propiedad, a medida que las circunstancias lo aconsejen, los terrenos colindantes de la Costa Brava para que reúna las suficientes condiciones para la instalación adecuada de terrenos de ‘camping’”.

16 *La Vanguardia*, martes 23 de agosto de 1955, p. 6: “Reglamentación de las instalaciones de terrenos de camping en el litoral gerundense.”

turística que permitía un mayor contacto con la naturaleza y sus beneficios higiénicos y espirituales, y en particular su carácter de alojamiento barato al alcance de un mayor número. Pero el uso indiscriminado de unas prácticas cada vez más masivas amenazaban la protección del medio ambiente y la conveniente ordenación del territorio y obligaba a una reglamentación <sup>17</sup>. Un año después se constituyó la Asociación Española de Camping y Caravanning, adherida a la Federación Internacional de Camping y Caravanning y a la Alianza Internacional de Turismo, con el objetivo de afiliar todas las sociedades españolas dedicadas a esta actividad y todos los "campamentos de turismo" que lo desearan. La constitución de la Federación era una consecuencia lógica del Decreto que regulaba esta actividad<sup>18</sup>.

El 1957, un artículo sobre "Perspectivas del camping" anticipaba buenas expectativas para el camping en la Costa Brava y precisaba "en diversas agencias de turismo del extranjero se registran abundantes consultas acerca las posibilidades de acampar en los lugares típicos de nuestro país... Nuestras informaciones señalan como una de las más favoritas de los acampadores extranjeros la costa Brava, y concretamente se habla de que en la Gran Bretaña diversos centros elaboran planes para visitarla en masa en tal calidad"<sup>19</sup>.

En marzo de 1960, un artículo titulado "El auge del camping", con cierto triunfalismo defendía que los campings españoles eran los mejores de Europa y que era necesario crear una guía de terrenos de acampada, una señalización compartida y un reglamento común <sup>20</sup>. Los empresarios habían formado la Agrupación Sindical española de Terrenos de Acampada para defender sus intereses ante unas autoridades turística muy conservadoras y poco atentas a los problemas del sector. Esta agrupación publicó aquel mismo año la primera guía publicitaria de campings. Aunque no existen garantías de su exhaustividad, permite hacer un primer balance. En esta guía de 1960 constan 115 campings repartidos en 25 provincias.

Las regiones con más incidencia eran en aquel momento Cataluña, donde había 72, Andalucía con 14 y la región valenciana con 10. En las relaciones disponibles para 1960 y para 1963, Cataluña concentra dos terceras partes de los campings españoles<sup>21</sup>. El fenómeno tuvo, en definitiva, una primera y muy fuerte repercusión en la costa catalana, que se mantiene desde entonces, y se fue generalizando en toda la costa mediterránea peninsular. Desde el inicio dominó la atracción de la Costa Brava, pero en los primeros años adquirieron un peso muy significativo las playas del Baix Llobregat, que la apertura de la que entonces se llamó "autopista de Castelldefels" puso al alcance de los barceloneses y también de los turistas.

---

17 García; Gómez, 1993

18 *La Vanguardia*, 2 de junio de 1957, p. 40

19 *La Vanguardia*, sábado 23 de febrero de 1957, p. 19

20 *La Vanguardia*, domingo 27 de marzo de 1960, p. 11

21 Feo, 2003

## La “autopista de Castelldefels” y la “playa de Barcelona”

La costa del Baix Llobregat (la del Prat de Llobregat, Viladecans, Gavà y Castelldefels) era desde el inicio de siglo y sobre todo desde finales de los años veinte y treinta, por la proximidad a Barcelona, un territorio con una fuerte potencialidad de crecimiento motivado por la expansión de la ciudad y por los atractivos de sus playas. Desde las primeras décadas del siglo, el tren permitía el acceso a la playa de Castelldefels que se convirtió en un paraje balneario valorado. Las playas de Viladecans y de Gavà resultaban de mucho más difícil acceso, pero desde los años veinte las previsiones urbanísticas destacaron el potencial de esta área si se le proporcionaba acceso en automóvil. El trabajo de Nicolau Rubió i Tudurí “El problema de los espacios libres” publicado en 1926 hacía una clara apuesta por la valorización de los valores paisajísticos de estas áreas cubiertas de pinares<sup>22</sup>.

En el plafón del proyecto para la Barcelona Futura expuesto en la Exposición Internacional de Barcelona de 1929 se visualizaban estas posibilidades, se concretaba la conexión con la ciudad mediante la prolongación de la Gran Vía de les Corts Catalanes y dedicaba esta área a ciudad jardín y a espacios de ocio. En 1932 los arquitectos del GATCPAC retomaron estas ideas, primero en tres artículos en la revista *Mirador* y después en el proyecto de la ‘Ciutat del Repós i de Vacances’ que recogió el número 7 de la revista *AC*<sup>23</sup>. El proyecto destinaba el área al ocio y descanso para la población trabajadora, y en 1934 estas mismas propuestas fueron recogidas en el popularmente conocido como *Pla Macià*. En estos proyectos que fueron expuestos y gozaron de considerable difusión mediática se ponderaba el atractivo y las potencialidades de estas áreas de playa que se consideraban la única opción para dotar a la ciudad de una gran zona marítima de descanso. En todas estas propuestas era esencial la conexión con la ciudad y el eje vertebrador esencial era la prolongación de la Gran Vía tratada como “autopista”.

Este eje respondía a un planteamiento territorial amplio que desde Montgat cruzaba la ciudad y llegaba hasta el macizo de Garraf. Servía también de acceso a un nuevo aeropuerto que tenía que substituir los distintos aeródromos privados que había el municipio del Prat de Llobregat. En un estudio se consideraban distintas localizaciones posibles que comportaban distintos trazados de la prolongación de la Gran Vía.

La definición de este eje fundamental se retomó inmediatamente después de la Guerra Civil, aunque con todas las limitaciones del período. En efecto, en 1940 se planteaba el proyecto de prolongación de la Gran Vía en forma de “autopista”. El 1 de noviembre *La Vanguardia* informaba que “la Diputación por manos de su presidente hizo entrega al señor ministro del proyecto de la gran avenida que tiene que

<sup>22</sup> Sauquet, 2012

<sup>23</sup> En la revista *AC* núm. 1, aparece el artículo “La urbanización de la Barcelona futura”, a pesar de la distancia entre ambas propuestas supone un reconocimiento del GATCPAC al trabajo de los hermanos Rubió. En este artículo hay un plano del territorio metropolitano que marca el Baix Llobregat como dirección de crecimiento.

enlazar la playa de Castelldefels con nuestra Ciudad, y del cual es autor el ingeniero de caminos Victoriano Muñoz"<sup>24</sup>. El 15 de enero de 1943 la orden de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales ponía en marcha la elaboración del proyecto denominado: "Carretera del Límite municipal de Barcelona a la de Santa Cruz de Calafell (Carretera Comarcal de Barcelona a Valls nº 246)"<sup>25</sup>. El trazado definitivo de esta vía, llamada comúnmente Autopista de Castelldefels justo después del nuevo aeropuerto se desviaba hacia el pinar litoral para ponerlo en valor. La ejecución se realizó muy lentamente y aunque el ministro de Obras Públicas inauguró oficialmente el puente sobre el río Llobregat el 16 de junio de 1949. La realidad es que no fue hasta el noviembre de 1949 que la autovía llegó al aeropuerto del Prat. En éste se estaban realizando cambios en el trazado de pistas y las obras se detuvieron hasta finales de 1952, lo que obligó a aplazar la inauguración definitiva al 11 de julio de 1954<sup>26</sup>. Estos retrasos acabaron modificando radicalmente las expectativas que se habían generado, comprometiendo seriamente algunos de los negocios planteados ante la perspectiva de la nueva vía.

Es significativo que la Sociedad General de Aguas, ante las incertidumbres y los riesgos de desvalorización de la moneda en el período justo anterior al Plan Marshall, se inclinara por algunas inversiones inmobiliarias. En la constitución de la sociedad filial Aguasbar S.A., el 1946, constan algunos terrenos recién adquiridos en el municipio de Gavà para urbanizar a la espera de la apertura de la "autopista de Castelldefels". La publicidad insistía en que la inminente nueva vía la convertía en la urbanización de playa más próxima a Barcelona: "la futura 'Ciudad del Reposo' y el porvenir inmediato con todas las comodidades"<sup>27</sup>. Resultaba esencial para estas urbanizaciones el valor promocional de las playas y los baños de mar. Hasta el punto que los propietarios de los terrenos de la pineda de Gavà, se dirigieron conjuntamente a la Comandancia de Marina para que prohibiera cualquier construcción de baja calidad o efímera, como los merenderos, a fin de preservar la franja costera y evitar el deterioro del paisaje, y en definitiva las perspectivas de negocio<sup>28</sup>. Con el mismo propósito se presentó un proyecto de baños de mar como un instrumento de

24 Victoriano Muñoz es el mismo que en 1935 recibe de la Generalitat el encargo de redactar el Pla d'Obres Públiques de Catalunya. Ver Josep Campmany, *Història de Gavà Mar*, Centre d'Estudis de Gavà, Gavà 2008, p. 38-40.

25 *Memoria de la Carretera del límite Municipal de Barcelona a la de Santa Cruz de Calafell (Carretera Comarcal de Barcelona a Valls nº 246)*. Arxiu Nacional de Catalunya, 1943. Ingeniero responsable: Pablo Nobell.

26 *Carretera del límite Municipal de Barcelona a la de Santa Cruz de Calafell (Carretera Comarcal de Barcelona a Valls nº 246)*. Proyecto Parcial número 3, número 4 y número 5. Arxiu Nacional de Catalunya, 1946. El puente sobre el Llobregat, inaugurado por el ministro de Obras Públicas el 16 de junio de 1944, aún se estaba construyendo, de hecho, a finales de 1945 y la autovía no llegó al aeropuerto hasta al noviembre de 1949.

27 Borradores del folleto publicitario. Archivo Agbar.

28 Consejo de Administración del 20 abril de 1948: "Bertrán Musitu propone una reunión con los otros propietarios de la Pineda para tratar temas comunes". Archivo Agbar



preservación de la playa y para mejorar la promoción de las iniciativas de urbanización que eran el negocio de rentabilidad inmediata<sup>29</sup>.

Sin embargo, las previsiones de finales de los años cuarenta, no solo sufrieron las graves demoras por los renovados retrasos de la autopista, sino fundamentalmente porque un año antes de la inauguración de la nueva vía, el 1953, se aprobó el Plan de Ordenación Urbana y su zona de influencia, el habitualmente llamado Plan Comarcal. Éste obligaba a aprobar planes parciales para cada municipio e imponía directivas de ordenación incompatibles con las expectativas que hasta aquel momento se habían generado. Significaba un cambio considerable y de fuerte impacto en la evolución de la costa de Gavà y Viladecans.

El Plan Parcial de Gavà se aprobó el 1955, mientras que el de Viladecans se demoró considerablemente más. El seguimiento de los criterios establecidos por el Plan Comarcal comportaba la zonificación de los terrenos de la Pineda en zona de bosque urbano y zona de ciudad jardín extensiva. La nueva "autopista" era el límite entre una y otra zona. Desde esta vía hasta límite de terrenos de cultivo estaba calificada como ciudad jardín extensiva, en cambio la franja costera entre la vía rápida y el mar estaba calificada como bosque urbano para preservar el valor paisajístico y natural de los pinares, lo que implicaba por su menor edificabilidad una depreciación en relación a lo previsto hasta entonces<sup>30</sup>. Exigía edificaciones rodeadas por bosque, con una altura máxima de 11 metros, una parcela mínima de 4.000 metros con una porción edificable únicamente del 5% de la misma. Con la misma voluntad de protección del litoral el plan definía una faja de 25 metros de profundidad desde el límite marítimo-terrestre, de trazado irregular, con la intención de evitar vallas o edificaciones de las propiedades y de garantizar la continuidad entre la pineda y la playa. Con este fin se impedía incluso la construcción de un paseo marítimo que pudiera alterar el paisaje. Todas estas condiciones hacían estos terrenos inaccesibles a las clases medias.

En la costa del municipio de Viladecans, la calificación del Plan Comarcal fue distinta que en Gavà, aunque los efectos finales fueron similares. El espacio comprendido entre las lagunas del Remolar y de la Murtra, no aprovechable como terreno agrícola, se destinaba a una futura zona deportiva de la aglomeración barcelonesa<sup>31</sup>. Este espacio fue objeto, en la III Bienal Hispano Americana, en 1955, de

---

29 En una carta de julio de 1948 a la Comandancia de Marina. 140

30 El 25 de abril de 1955, Luis Jara Urbano (ingeniero de caminos que hizo la valoración de los terrenos de Gavà para Aguasbar) argumentaba contra el edicto de 30 de marzo que ponía a información pública el proyecto de urbanización de la zona en el cual se calificaban los terrenos des de la avenida Castelldefels (Gran Vía) hasta el mar como "bosque urbanizado", en su nombre y de los propietarios de los terrenos de la zona de la Pineda de Gavà, que esta calificación rompía una ilusión que existía desde hacía tiempo de hacer de aquella zona un lugar de ocio para las clases medias y modestas, justamente cuando era ya una realidad la autopista. Valoración de los terrenos propiedad de la Sociedad General Inmobiliaria en los términos de Gavà y Viladecans, Luis Jara, ingeniero de caminos. Documento firmado el 20 de junio de 1955, presentado el 26 de junio. Archivo Agbar.

31 Viladecans. *Les idees del passat*, Ajuntament de Viladecans, Viladecans, 1997. p. 14-15.

un Concurso de Ordenación Urbanística para un Centro de Deportes y Turismo.<sup>32</sup> El proyecto ganador de Antoni Perpiñá retomaba y concretaba buena parte de las propuestas iniciales de la memoria del Plan Comarcal. Acompañaba el área deportiva de una de uso turístico con pabellones unifamiliares y hoteles en el área costera, compatible con la calificación de bosque urbanizado prevista en la ordenación. El plan se aprobó inicialmente en el pleno de la Comisión de Urbanismo de diciembre de 1956, pero las impugnaciones presentadas por particulares, corporaciones y ayuntamientos de Viladecans y Gavà forzaron su modificación en repetidas ocasiones, lo que supuso una larga demora.

Esta tesitura propició que los baños de mar, y después los campings turísticos, aparecieran como una vía de salida. Coincide con el momento de la eclosión y regulación de éstos últimos; primero como una opción circunstancial y, con el tiempo, como actividad hegemónica en aquel espacio litoral.

## Los primeros campings: la experiencia de La Pineda

Las vicisitudes de los terrenos de la Sociedad General de Aguas de Barcelona ilustran bien este proceso. Adquiridos inicialmente para parcelar y construir casas de segunda residencia, la nueva ordenación impulsó la búsqueda de nuevas respuestas. La primera idea fue aprovechar la existencia de la empresa filial de la SGAB, Baños Populares de Barcelona S.A., para impulsar un establecimiento de baños de mar en aquellos terrenos. La empresa Baños Populares de Barcelona se había puesto en marcha en la inmediata postguerra como una iniciativa sin fines lucrativos con el objeto de cubrir el grave déficit de baños domésticos en algunos de los barrios menos favorecidos de la ciudad. Sus objetivos principales eran mejorar la imagen de la Sociedad de Aguas, habituar a las capas populares en las prácticas higiénicas y, finalmente, conseguir una mayor complicidad del Ayuntamiento. Gestionaba tres locales de baños públicos, dos de ellos con piscina, de carácter higiénico, con duchas y baños. Al tener, después de quince años de funcionamiento, serios problemas para mantener su viabilidad económica, era una filial en horas bajas. Incorporar a sus cometidos la gestión de unos baños de mar, pareció entonces una buena vía salida para unas inversiones inmobiliarias fallidas. Como se exponía en enero de 1958:

“...Se posee en el término municipal de Viladecans una finca en el paraje denominado ‘La Murtra’ que linda con la Gran Vía y la zona marítimo-terrestre, que no se podrá, como se ha hecho en otras, vender por parcelas por estar afecta a proyectos de la Comisión de Urbanismo que dificultan su enajenación. Con el fin de conseguir un rendimiento a su valor, se podría construir en ella, por lindar con la playa, un establecimiento de baños que consistiría en un edificio de planta baja que, formando ángulo, en su vértice radicarían las oficinas, y en sus lados se albergarían, alineados, cuartos de baño; confía que de su explotación se obtendrían

---

32 Torres, 1999, p. 244-245. En el proyecto de urbanización de Ramon Tort se comenta que el concurso de arquitectura y urbanismo convocado por la III Bienal como un mecanismo para resolver el cruce de la autopista con el camino de Parets, próximo de la Murtra y del mar.

buenos resultados dada la prosperidad que va adquiriendo aquella zona, mejorada por la prolongación de la Gran Vía y la concurrencia de numeroso público”<sup>33</sup>.

La iniciativa se puso en marcha el 10 de marzo de 1958 cuando se firmó el contrato de arrendamiento para la creación de un establecimiento de baños, y

“para que se realicen las obras de construcción de un grupo de 300 cabinas-vestuario ocupando una superficie aproximadamente de 450 m2 y un vestuario común que ocupará una superficie aproximada de 150 m2, así como un local destinado a Bar, con una pérgola y piscina infantil anexa y un depósito de equilibrio, destinado todo ello a baños de mar”.

El proyecto se encargó al arquitecto Ramon Tort y se presentó al Ayuntamiento de Viladecans el 15 de marzo de 1958. En la memoria se insistía en el efecto de la nueva vía y también defendía el proyecto como una necesidad para ordenar la práctica del baños por razones morales:

“La apertura de hace unos años de la autopista a las playas de Castelldefels ha constituido para Barcelona un acontecimiento que ha marcado el sector más indicado como pulmón de la ciudad de cara a los baños de oleaje, al brindar un fácil y rápido camino hasta el mar y precisamente en donde este ofrece las playas que reúnen todas las condiciones de amplitud, limpieza y seguridad, paisaje y en general cuantos elementos deben brindar los espacios destinados a tales fines. Si (...) la autopista ha resuelto el problema del acceso, es lo cierto que los servicios existentes no alcanzan con mucho a cubrir, particularmente durante los festivos de la temporada de baños, la demanda de servicios propios para el caso (...) Lo demuestra el hecho de que es la zona de toda la playa que ofrece mayor concentración de bañistas, los cuales tienen que utilizar la playa libre, con grave peligro para la moral y la consiguiente molestia por la falta de servicios para desvestirse. La zona, por otra parte, figura encajada dentro del Plan Comarcal de Ordenación como zona deportiva, lo cual encaja perfectamente en el tono y carácter de las instalaciones que se proyectan...”<sup>34</sup>.

Es muy significativo que solo dos meses después, el 23 de mayo, se pidiera también permiso para instalar un ‘campamento público de turismo’<sup>35</sup>. Incorporaba sanitarios, lavaderos y un pequeño “bazar”.

La prensa anunciaba la inauguración oficial del conjunto, el 11 de julio, como nuevo establecimiento de baños, mientras que la presencia del camping quedaba como algo totalmente subsidiario, en un segundo plano:<sup>36</sup>

“Nuevos baños de playa junto autopista de Castelldefels. Situado entre pinos, el establecimiento dispone de 350 casetas y aparcamiento para coches. Muy cercano a Barcelona ha sido erigido un nuevo establecimiento de baños de playa al que se ha dado el nombre de ‘La Pine-

33 Consejo de Administración de Baños Populares de 17 enero de 1958

34 *Proyecto de establecimiento de baños en el paraje de la Murtra en terrenos particulares y de la zona marítimo-terrestre del término municipal de Viladecans*, Barcelona. Ramon Tort, arquitecto. 15 de marzo de 1958. Archivo de Viladecans, signatura S32/255

35 Solicitud para instalar un campamento de turismo a la Murtra y Proyecto Sanitario para establecimiento de camping en La Pineda de Viladecans. Archivo de Viladecans, signatura S32/255.

36 *La Vanguardia*, viernes 11 de julio de 1958, Solidaridad Nacional, miércoles 9 de julio de 1958, Diario de Barcelona, viernes 11 de julio de 1958

da' y que se encuentra situado junto a la autopista que va de nuestra ciudad a Castelldefels (...) No se ha olvidado una zona destinada a 'camping', con su bazar y su bar..."<sup>37</sup>.

En septiembre del mismo año, un artículo ya ponía un mayor énfasis en el camping:

"Ahora en las inmediaciones de Castelldefels, en el término municipal de Viladecans concretamente, va a ser inaugurada una nueva instalación que se nos asegura constituirá un incentivo para el turismo. Un terreno de 'camping' –campamento de turismo según nueva terminología de nuestro idioma– dotado de servicios muy completos"<sup>38</sup>.

Esta mayor valoración del camping al final del primer verano es muy significativa. Mientras el establecimiento de baños en la playa considerada "el pulmón de la ciudad de cara a los baños de oleaje" buscaba la atracción de la población barcelonesa, como se advierte en distintos documentos, el camping tenía un carácter claramente orientado a un turismo motorizado, fundamentalmente extranjero.



Figura 3. Imagen aérea de las instalaciones de La Pineda Viladecans, 1958

Fuente: Archivo Fundación AGBAR

La explotación y las problemáticas que comportaban una y otra actividad eran distintas, el calendario era también diferente: las instalaciones de baños eran de

<sup>37</sup> *La Vanguardia*, viernes 11 de julio de 1958, p. 18

<sup>38</sup> *La Vanguardia*, jueves 18 de septiembre de 1958, p. 15



temporada y se cerraban el 30 de septiembre; mientras que el camping y el aparcamiento continuaban abiertos. Se utilizaron incluso inicialmente dos denominaciones diferenciadas: “Establecimiento de Baños del Paraje de la Murtra” y “Establecimiento de camping en La Pineda de Viladecans”. Poco a poco se fueron fusionando en el nombre común de la Pineda. La puesta en marcha de las instalaciones se hizo con prisas, tal como señalaba el resumen de actividades de aquel verano:

“Empezamos a cobrar aparcamientos en la Playa de La Pineda el día 2 de marzo de 1958. Inauguramos la sección de baños de mar el día 6 de julio de 1958, si bien debe tenerse en cuenta que durante el verano hemos estado finalizando las obras, que se inauguraron un tanto precipitadamente, para poder obtener ya un rendimiento dentro de la temporada de inauguración. Por ejemplo, los umbráculos para el aparcamiento de coches cerca de la playa han quedado terminados a mediados de septiembre. Inauguramos el camping, también con instalaciones sanitarias a medio terminar, el día 3 de agosto de 1958. (...) El día 30 de septiembre se ha cerrado el establecimiento de baños de mar, dando por terminada la temporada, pero continuando abiertos el camping y los aparcamientos”<sup>39</sup>.

Entretanto el Ayuntamiento de Viladecans redactaba las ordenanzas específicas para estas nuevas actividades, que se aprobaron en 7 de agosto de 1958. En lo que se refiere a la adecuación del camping, solo en septiembre de 1958 se aprobó el reglamento interno del Campamento Público de Turismo, Playa de La Pineda (2ª clase). En cualquier caso, a pesar de las prisas, el resultado de la temporada llevó a conclusiones de calado. No solo era necesario un profundo acondicionamiento si la explotación se quería ampliar. Se constató también la importancia inesperada de los ingresos del camping, especialmente si se comparaba con la escasa recaudación de las cabinas de los baños<sup>40</sup>.

La conclusión después de la primera temporada de explotación era categórica. Los baños de mar, que habían motivado las principales inversiones, dirigidos a la población de la aglomeración barcelonesa, habían resultado un fracaso. A pesar de las restricciones morales de la época la gente se desvestía prescindiendo de las cabinas, el control resultaba demasiado difícil, exigía mucho personal y ocasionaba considerables quebraderos económicos. En cambio, el camping, planteado como subsidiario, con un 96% de la clientela extranjera, había requerido menos instalaciones, menos personal, y se había demostrado mucho más rentable. Los resultados del pri-

39 El Resumen de la actividad presentada en el Consejo de Gerencia, 24 de noviembre de 1958. Playa “La Pineda”. Memoria y estadística de explotación temporada de inauguración. Archivo Agbar

40 El acta del Consejo de Gerencia del 17 de julio de 1959. El administrador indicaba que estimaba “bajas las recaudaciones que se obtienen en el establecimiento por el concepto de cabinas, en comparación con las obtenidas en otros servicios, principalmente en los bares... en establecimientos similares la desproporción es aún mayor, reconociendo que el problema fundamental consiste en que la mayor parte de los usuarios se desvisten en los coches, para lo cual se están tomando medidas en los días laborables, no haciéndolo en los festivos por las dificultades de personal que ello supone. El Consejo acuerda seguir dicha política, estudiando diversas formas para el control del público con empleo del menor personal posible, y que principalmente el pago se haga por vehículos, dando derecho a baño y a utilización de cabina o vestuario colectivo. Se acuerda la redacción de los anuncios advirtiendo que existe un establecimiento de baños y no solamente un camping como se ha hecho hasta la fecha.”



mer año de explotación, de noviembre de 1958 a octubre de 1959 revelaban que era ésta la mejor opción. Constatación determinante para el futuro de la empresa, que de forma decidida se decantó por esta actividad<sup>41</sup>. Marcó también el camino a seguir en aquella franja litoral, ya que la mayoría de propietarios de terrenos calificados como bosque urbano vieron en esta experiencia la oportunidad de aprovechar el potencial económico de un turismo en auge. Se iniciaba así la rápida expansión de estas instalaciones entendidas como negocio turístico de masas que acabarían definiendo la franja costera desde Viladecans a Castelldefels.

**Terrenos de Camping "BONREPOS"**



**PLAYA DE LA PINEDA**  
**VILADECANS (Barcelona)**  
En el km. 12 1/2, de la autopista de Barcelona a Castelldefels. Abundantes pinos y suelo cubierto de hierba y arena. Accesible a los automóviles y caravanas. Electricidad. Teléfono. Colmado. Snack Bar. Instalaciones sanitarias. Situado, además, junto a un moderno establecimiento de Baños.

**Camping LAS NACIONES**  
**GAVÁ (Barcelona)**  
En la autopista de Barcelona a Sitges, en el término de Gavá, junto al mar, y totalmente cubierto de pinos, con extensa playa. Modernas instalaciones sanitarias. Aprovechamiento. Bañ. Accesible a los automóviles y caravanas. Electricidad.





**Camping MONTGO**  
**LA ESCALA (Gerona)**  
(En instalación)  
Situado a 2 kms. de La Escala, en una cala con bosque de pinos y suelo cubierto de hierba. Modernas instalaciones sanitarias. Aprovechamiento. Bar. Accesible a los automóviles y caravanas. Puntos de interés: Ruinas de Ampurias, Puerto Griego y Costa Brava.

**Camping AMPURIAS**  
**LA ESCALA (Gerona)**  
A 1/2 km. de La Escala (Gerona) y junto a las Ruinas de Ampurias, en el Golfo de Rosas. Accesible a los automóviles y caravanas. Aprovechamiento. Instalaciones sanitarias. Puntos de interés: Ruinas de Ampurias, El Escolapi, el Puerto Griego y toda la Costa Brava.



**Oficinas: BAÑOS POPULARES DE BARCELONA, S. A.**  
Travesera de Gracia, 218.- BARCELONA

Figura 4. Folleto de la cadena de campings Bonrepos de la empresa Baños Populares de Barcelona

Fuente: Archivo Fundación AGBAR

Junto a La Pineda también se inició, en 1958, el proyecto y construcción del camping La Ballena Alegre. El promotor era Rafael P. Galindo en representación de AISA, SA y encargó el proyecto al arquitecto Francesc Mitjans. Contiguo a éstos se levantó el camping Las Naciones (después 3 Estrellas), también de Baños Populares, un proyecto concebido desde el inicio como camping. Estaba con una decidida ambición formal y con una clara apuesta de modernidad. En definitiva, La Pineda, La

41 Aparcamiento: 65.052 pta.; Playa: 67.088 ptas.; Camping: 114.234 ptas.; Servicios: 17.517 ptas. "Camping Playa de la Pineda, Temporada agosto-octubre 1958", Archivo Agbar

Ballena Alegre y Las Naciones, junto con los otros que se crean durante estos años, formaban los eslabones de una cadena de establecimientos dedicados al ocio con acceso desde la primera gran vía rápida de tráfico rodado comparable a lo que se conocía en otros países más avanzados.

La opción de los campings, que ya había incidido en la Costa Brava, se extendió a otros muchos parajes de la costa mediterránea. La misma empresa Baños Populares S.A. arrendó en 1960 el camping 'Ampurias' en L'Escala, este mismo año creó otro camping en la Cala Montgó, también en L'Escala. Para reforzar la imagen y la visibilidad de la cadena se les dio la marca común de 'Bon Repòs', que es la que aparece en los primeros folletos publicitarios y en la primera Guía de Campings de España, de 1960<sup>42</sup>.

El éxito de la nueva orientación y de los nuevos objetivos llevó en 1961 a cambiar el nombre de la empresa Baños Populares S.A. por el de Baños y Establecimientos Turísticos S.A. La nueva empresa pasó a desarrollar su actividad en dos frentes. Por una parte, la difícil gestión de unos establecimientos de baños populares urbanos esencialmente higiénicos ya en declive, porque cada vez había una mayor proporción de hogares equipados en la ciudad de Barcelona. Por otra parte, el frente más activo de la sociedad fue el de la expansión y explotación del prometedor negocio de los campings, que contribuía a saldar el déficit de la actividad filantrópica original de la empresa.



Figura 5. Logotipo de la cadena de campings EUROP (BETSA).

Fuente: Archivo Fundación AGBAR

Para este segundo frente se adoptó la marca comercial de 'campings Europ', y en 1966 la empresa tenía quince en la costa catalana y valenciana. A diferencia de la experiencia inicial de La Pineda, en el que los baños habían supuesto importantes

42 El primer documento con la denominación "Bon Repòs" es del día 21 de enero de 1960. En una relación de la procedencia de los campistas entre agosto y octubre de 1958 y de noviembre del 1958 a octubre de 1959. Archivo Agbar

inversiones con un retorno limitado, la empresa se inclinó por el arrendamiento y la gestión de terrenos de acampada sin grandes infraestructuras, que se demostró una vía más versátil, menos comprometida y más rentable de negocio.

Paradójicamente, durante este mismo período y por razones diversas, se desprendieron de tres de los cuatro campings iniciales: Ampurias, La Pineda y las Naciones. El camping Ampurias, problemático desde el mismo principio, cerró finalmente en 1963 por orden del Ayuntamiento<sup>43</sup>. El solar de La Pineda, que durante los años iniciales era el camping de referencia, fue vendido por la Sociedad General de Aguas con la obligación de dejar la finca "libre, vacua y expedita". Hubo que demoler las distintas construcciones. BETSA tuvo que compensar esta pérdida con la apertura de nuevos campings<sup>44</sup>.



Figura 6: Establecimientos turísticos entorno a los càmpings y la autopista, municipio de Gavà

Fuente: Arxiu Gavà

También el camping de Las Naciones que desde el inicio había funcionado muy bien y proporcionaba una buena recaudación tuvo que dejarse por problemas de herencia de la propiedad<sup>45</sup>. En cambio el camping 'Montgó', con un núcleo de terrenos propiedad de BETSA, mantuvo la estabilidad y continuidad en el tiempo. Se fue ampliando en función de los contratos de arrendamiento, y en 1964 se segregaron

43 En mayo de 1962, Dolores de Foncuberta, Carlos Aguilera de Fontcuberta, Juan Rubert López de Tejeiro, solicitan se cierre el camping Ampurias por diversas irregularidades.; y en marzo de 1963, el Ayuntamiento de L'Escala comunica el cierre. Archivo del Ayuntamiento de L'Escala.

44 *Nota sobre la playa de la Pineda* Archivo Agbar. La Comisión ejecutiva de 8 de septiembre de 1963 acordó la venta La Pineda, y la escritura de venta del 30 de junio 1964. El camping estuvo activo hasta el 1964 incluido. Archivo Agbar

45 En junio de 1966 se liquidan las cuentas con los herederos de Juan Ventosa Calvell, Libro de actas del Consejo de Administración de Baños y Establecimientos Turísticos, SA. Volumen 2. 27 de junio de 1966, p.5. Archivo Agbar



una parte de los terrenos arrendados que se dedicaron al nuevo camping 'Illa Ma-teua'.

## A modo de conclusión

La irrupción de los campings en el Baix Llobregat constituye un episodio representativo de la transformación que supone la irrupción del turismo de masas a mediados de los cincuenta. Pero también es un episodio clave para entender un momento fundamental del franquismo respecto a las posibilidades y las formas del turismo. Al mismo tiempo se enlaza con alguno de los episodios urbanísticos fundamentales para entender el área metropolitana de Barcelona a partir de los cincuenta, la aprobación del plan Comarcal de 1953 y la apertura de la autopista de Castelldefels.

La costa del Baix Llobregat, la denominada Playa de Barcelona, había sido vislumbrada por los integrantes del GATCPAC como la *Ciutat de Repos i de Vacances* lugar de reposo para trabajadores y las clases populares desde un planteamiento muy abierto y global de toda la costa a partir de construcciones ligeras y servicios compartidos.

En los inicios de los años cuarenta los intereses son otros y las expectativas para la zona se transforman. Se hace efectiva la urbanización a partir del modelo de casitas de segunda residencia, se vislumbra la oportunidad de negocio para los propietarios de los solares que preveían la rentabilidad de esta opción. Estas iniciativas tenían como eje principal una buena comunicación con la ciudad de Barcelona a partir del proyecto largamente demandado y publicitado de la autopista de Castelldefels. Un proyecto que por circunstancias políticas, económicas y logísticas con la construcción del Aeropuerto del Prat se va posponiendo poniendo en crisis las operaciones inmobiliarias previstas.

En este contexto, la irrupción del turismo de masas, concretamente la práctica del camping, y el cambio radical del planeamiento urbanístico de toda el área metropolitana de Barcelona (Plan Comarcal) dan lugar a una transformación hasta entonces imprevista. Aquellos solares de primera línea de mar para los que se habían previsto urbanizaciones de casitas, pasan a ser calificados como bosque urbano lo que implica una reducción muy importante de la edificabilidad. Se precisan de grandes solares para poder construir por lo que el modelo previsto deja de ser válido y se buscan nuevas alternativas. Los terrenos de acampada, los campings como neologismo que se incorpora en este momento, se presentan como una alternativa a la situación urbanística. Permiten la rentabilidad de la zona con inversiones que pueden ser inicialmente modestas y, por tanto, sin demasiado riesgo.

Estas propuestas se muestran claramente exitosas lo que conduce a su expansión en la franja litoral desde Viladecans a Castelldefels. Un litoral que, a partir de 1954, contará finalmente con la autopista deviniendo el eje central del nuevo planteamiento. Deja de ser el acceso para las segundas residencias para convertirse en la vía que resume y recoge la modernidad turística. Grandes establecimientos de

campings claramente visibles desde la autopista acompañados de discotecas, áreas de servicio y otras "modernidades" conforman la imagen de la costa de la "Playa Barcelona" hasta los años ochenta.

## Bibliografía

- BARCIELA, Carlos; CARRERAS, Albert; TAFUNELL, Xavier. *Estadísticas históricas de España: siglos XIX-XX*. Bilbao: Fundación BBVA, 2005.
- CARCELÉN, Ricardo. La ordenación del reposo en la España del régimen franquista: las ciudades sindicales y la cualificación para el descanso. En *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. VIII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Balneário Camboriú*, Junio 2016. Barcelona: DUOT, 2016. <http://hdl.handle.net/2117/100245>
- FEO, Francisco. Los cámpings en España, *Cuadernos de Turismo*, 2003, 11, p. 83-96.
- FERNÁNDEZ, Luis. *Historia general del turismo de masas*. Madrid: Alianza Madrid, 1991. 1080p.
- GARCÍA, M.M.; GÓMEZ, A.L. La legislación turística española y la configuración del camping como modalidad de alojamiento desde la perspectiva de Cantabria (1956-1992), *Estudios Turísticos*, 119-120, 1993, p. 59-81.
- PACK, Sasha D. *La invasión pacífica y la España de Franco*. Madrid: Turner, 2009. 344p.
- SAUQUET, Roger. *El projecte de la Ciutat de Repòs i Vacances (1931-1938). Un paisatge pel descans*. Tesis doctoral dirigida por Carlos Martí Arís. Sant Cugat del Vallès: Universitat Politècnica de Catalunya, 2012. 788p. <http://hdl.handle.net/10803/125373>
- TATJER, Mercè. *Els Banys de mar a Catalunya*. Barcelona: Albertí Editor, 2012. 184p
- TORRES, Manuel. *La formació de la urbanística metropolitana de Barcelona. L'urbanisme de la diversitat*. Barcelona: Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana, Barcelona, 1999. 369p.
- VALLEJO, R. Economía e Historia del Turismo Español del siglo XX, *Historia Contemporánea*, número 25, 2002, p. 203-232
- Viladecans. Les idees del passat*. Viladecans: Ajuntament de Viladecans, 1997. 26p.

© Copyright: Manel Guàrdia y Maribel Rosselló, 2020

© Copyright: Biblio3W, 2020.

Ficha bibliográfica:

GUÀRDIA, Manel; ROSSELLÓ, Maribel. La eclosión de los campings en la España franquista: el caso de la "Playa de Barcelona". *Biblio3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 5 de julio de 2020, vol. XXV, nº 1.300. [ISSN: 1138-9796]